

POSTANOWIENIE

Dnia 28 kwietnia 2016 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Maciej Pacuda

w sprawie z powództwa P. K.

przeciwko [...] F. spółce jawnej [...] H. z siedzibą w D.

o zapłatę,

na posiedzeniu niejawnym w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 28 kwietnia 2016 r.,

na skutek skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w S.

z dnia 30 kwietnia 2015 r., sygn. akt VI Pa [...],

- 1. odmawia przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania,**
- 2. zasądza od strony pozwanej na rzecz powoda P. K. kwotę 2025 (dwa tysiące dwadzieścia pięć) złotych tytułem kosztów pomocy prawnej w postępowaniu kasacyjnym.**

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy – Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w S. wyrokiem z dnia 30 kwietnia 2015 r. oddalił apelację wniesioną przez pozwaną [...] „F.” spółkę jawną [...] H. z siedzibą w D. od wyroku Sądu Rejonowego w M. z dnia 13 listopada 2014 r. zasądzającego od pozwanej na rzecz powoda P. K. kwotę 52.414 zł wraz z ustawowymi odsetkami tytułem ryczałtów za noclegi.

Pozwana [...] „F.” spółka jawna [...] H. z siedzibą w D. wniosła skargę kasacyjną od wyroku Sądu Okręgowego z dnia 30 kwietnia 2015 r., zaskarżając ten wyrok w całości i zarzucając mu naruszenie przepisów postępowania, to jest

art. 233 k.p.c. w związku z „art. 382 § 2 k.p.c.” i art. 328 § 2 k.p.c., a także naruszenie prawa materialnego, to jest art. 2 Konstytucji RP, art. 65 k.c. i art. 7 k.c., art. 8 k.p., art. 18^{3a} – 18^{3e} k.p., art. 2 pkt 6 i 7 oraz art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, a także § 9 ust. 4 rozporządzenia „MPiPS 2002” w związku z art. 77⁵ k.p. i art. 3 pkt 7 Dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r.

We wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania skarżąca powołała się na występowanie w sprawie istotnych zagadnień prawnych w odniesieniu do określenia zakresu znowelizowanej definicji legalnej podróży służbowej, uregulowanej w art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców po dniu 3 kwietnia 2010 r. oraz wynikających z tejże definicji legalnej konsekwencji dla zasadności roszczeń kierowców o wypłatę ryczałtu noclegowego w kontekście orzecznictwa Sądu Najwyższego.

Nadto, zdaniem skarżącej, w sprawie występuje potrzeba dokonania wykładni przepisów prawa, a dotychczasowy brak takiej wykładni prowadzi do niejednolitego orzecznictwa w odniesieniu do:

a) rozbieżnego orzecznictwa sądów powszechnych w zakresie ustalenia zasadności wypłaty ryczałtów noclegowych przez ocenę niektórych sądów, iż art. 14 ustawy o czasie pracy kierowców określa minimalny standard bezpłatnego noclegu, co jest źródłem oddalenia powództwa, gdy tymczasem inne sądy orzekają odmiennie nie dostrzegając przywołanego uregulowania;

b) rozbieżnego orzecznictwa sądów powszechnych w odniesieniu do tej części § 9 rozporządzenia MPiPS z 2002 r. oraz § 16 rozporządzenia MPiPS z 2013 r. w sprawie zasad wypłaty świadczeń z tytułu podróży służbowych (w kontekście treści uchwały Sądu Najwyższego i jej uzasadnienia), która odwołuje się do konieczności wypłaty świadczenia z tytułu ryczałtu za nocleg jedynie jako „zwrot” „realnego” i „rzeczywistego kosztu” noclegu), w zakresie, który nie był przedmiotem uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 ani któregośkolwiek wcześniejszego orzeczenia Sądu Najwyższego;

c) rozbieżnego orzecznictwa w kwestii dopuszczalności ubiegania się przez kierowcę o roszczenia z tytułu ryczałtów noclegowych na podstawie § 9 ust. 4 rozporządzenia MPiPS 2002, w sytuacji gdy pracownik obiektywnie otrzymał od

pracodawcy z tytułu podróży służbowej wartości świadczeń miesięcznych w kwocie nie niższej niż minimalne przewidziane dla diet (23 zł/30 zł) oraz ryczałtów noclegowych (25% limitu), w ramach jednej wspólnej kwoty określonej jako „dieta”, w sytuacji gdy obie strony umowy się w sposób dorozumiany na takie zasady i ich przestrzegały, pomimo iż zasada taka nie wynikała ze spisanych uregulowań wewnątrzzakładowych, lecz z przyjętej wieloletniej praktyki.

Przedstawionym wyżej kwestiom towarzyszyło bardzo obszerne uzasadnienie.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Odnosząc się do pierwszej powołanej w ocenianym wniosku przesłanki mającej decydować o przyjęciu skargi kasacyjnej do rozpoznania, to jest do sformułowanego tam zagadnienia prawnego (art. 398⁹ § 1 pkt 1 k.p.c.), Sąd Najwyższy zauważa, że wbrew pogładowi wyrażonemu w skardze, Sąd Najwyższy odnosił się już do definicji podróży służbowej zawartej w dodanym, od dnia 3 kwietnia 2010 r., art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców. Trzeba w tym miejscu przypomnieć, że na mocy ustawy nowelizującej do ustawy o czasie pracy kierowców dodano art. 2 pkt 7 oraz art. 21a. Zgodnie z art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców, pod pojęciem podróży służbowej należy rozumieć każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu na polecenie pracodawcy przewozu drogowego lub wyjazdu poza miejscowość stanowiącą siedzibę pracodawcy. Natomiast według art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy. W wyroku z dnia 20 maja 2011 r., II UK 349/10 (LEX nr 901607), Sąd Najwyższy wyjaśnił zaś, że z uzasadnienia projektu ustawy nowelizującej, to jest ustawy z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 43, poz. 246), wynika jednoznacznie, że wprowadzone zmiany (w zakresie art. 2 pkt 7 oraz art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców) miały na celu ukształtowanie zasad wypłacania pracownikom

wykonującym pracę kierowców świadczeń przysługujących innym pracownikom z tytułu podróży służbowej w sposób szczególny w porównaniu do zasad ogólnych, na których opierała się uchwała Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08. Intencją ustawodawcy było takie doprecyzowanie definicji podróży służbowej pracownika zatrudnionego na stanowisku kierowcy, aby w przypadku każdego - w ramach wykonywania polecenia pracodawcy - wyjazdu poza miejscowość będącą siedzibą pracodawcy, pracownikowi temu przysługiwały świadczenia z tytułu podróży służbowej wypłacane pracownikom zatrudnionym na innych stanowiskach. Z przepisów art. 21a oraz art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców wynika zatem, że w przypadku kierowców obowiązuje autonomiczna względem art. 77⁵ k.p. definicja podróży służbowej oraz że kierowcy przysługują określone środki pieniężne, służące pokryciu kosztów, jakie ponosi on w związku z wykonywaniem zleconego mu zadania służbowego.

Co do podniesionych przez skarżącą kwestii związanych z wykładnią wypada natomiast zauważyć, że skarżąca nawiązuje do problemów związanych ze sposobem kompensowania pracownikom – kierowcom samochodów ciężarowych kosztów noclegów podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym. Wbrew sugestiom autora skargi kasacyjnej, kwestie te zostały jednak rozstrzygnięte w powoływanej wielokrotnie uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 (OSNP 2014 nr 12, poz. 164). Wyrażono w niej bowiem pogląd, zgodnie z którym zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), co powoduje, że takiemu pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy.

W uzasadnieniu uchwały uwzględniono także kontekst międzynarodowy i unijny problematyki kompensowania kosztów podróży służbowej kierowców pojazdów w transporcie międzynarodowym. Zauważono, że w dniu 15 maja 1992 r. Polska ratyfikowała Umowę europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz.U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 ze zm., dalej „umowa AETR”). Zgodnie z art. 8 ust. 1 umowy AETR, w każdym dwudziestoczerogodzinnym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku wynoszącego co najmniej jedenaście kolejnych godzin, który to okres może być skrócony do minimum dziewięciu kolejnych godzin, nie częściej niż trzy razy w każdym tygodniu, pod warunkiem że przed upływem następnego tygodnia otrzyma równoważny okres odpoczynku, stanowiący rekompensatę. Ten dzienny okres odpoczynku może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju (art. 8 ust. 7 umowy AETR). Umowa AETR nie reguluje zaś w żadnym zakresie wynagrodzenia za pracę kierowców będących pracownikami, czy innych świadczeń przysługujących im w związku z pracą. Nie wynika to z treści przepisów tej umowy, funkcji przez nie spełnianych oraz celów zawarcia umowy międzynarodowej. Z kolei w prawie unijnym obowiązuje rozporządzenie (WE) nr 561/06 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U.UE.L. 2006 Nr 102, s. 1). Rozporządzenie nr 561/06 - zgodnie z art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2) - ma zasięg ogólny, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich. W art. 4 rozporządzenia nr 561/06 przyjęto definicje podstawowych pojęć, między innymi dziennego (regularnego i skróconego) okresu odpoczynku (lit. g) oraz tygodniowego (regularnego i skróconego) okresu odpoczynku (lit. h). Według art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06, jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i

pojazd znajduje się na postoju. Przedmiotem regulacji rozporządzenia nr 561/06 w żadnym zakresie nie jest więc wynagrodzenie za pracę kierowców będących pracownikami, czy inne świadczenia przysługujące im w związku z pracą. Nie wynika to z treści przepisów rozporządzenia i ich funkcji. Podstawą prawną wydania tego rozporządzenia jest art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, upoważniający do wydawania aktów dotyczących wspólnej polityki transportowej (art. 90 Traktatu), w szczególności ustanawiających środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu. Przede wszystkim zaś - zgodnie z art. 153 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej - wyłączona jest możliwość regulowania w drodze aktów unijnego prawa pochodnego wynagrodzeń za pracę rozumianych jako wszelkiego rodzaju należności przysługujących pracownikowi od pracodawcy z tytułu zatrudnienia. Powyższe oznacza, że art. 8 ust. 7 umowy AETR oraz art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06 dotyczą jedynie możliwości wykorzystania przez kierowcę dziennego (także tygodniowego) skróconego (ale już nie tygodniowego regularnego) odpoczynku w pojeździe (w kabinie samochodu), jeżeli dokona on takiego wyboru, pod warunkiem, że pojazd posiada odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i znajduje się na postoju. Przepisy te nie dotyczą natomiast uprawnień w zakresie przysługiwania kierowcy od pracodawcy należności na pokrycie kosztów wyjazdów poza bazę w celu wykonywania pracy (podróży służbowych); nie mogą więc służyć ocenie przesłanek takich uprawnień, w szczególności przesłanek przysługiwania ryczałtu za nocleg.

Co do krajowych regulacji powyższej problematyki Sąd Najwyższy nawiązał w uchwale z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14 do przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (jednolity tekst: Dz.U. z 2012 r., poz. 1155 ze zm.), w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 43, poz. 246), która weszła w życie z dniem 3 kwietnia 2010 r. Motywując swoje stanowisko wyrażone w powołanej uchwale, Sąd Najwyższy uwzględnił fakt wprowadzenia ustawą nowelizującą nowej definicji podróży służbowej kierowcy, rozumianej jako każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu na polecenie pracodawcy: a) przewozu drogowego poza siedzibę pracodawcy lub b) wyjazdu

poza siedzibę pracodawcy, w celu wykonania przewozu drogowego (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców). W art. 21a zmienionej ustawy o czasie pracy kierowców przyjęto, z kolei, że kierowcy będącemu w tak zdefiniowanej podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 k.p. W wyniku nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców powstała zatem sytuacja prawna, w której podróże kierowców transportu międzynarodowego odbywane w okresie do dnia 3 kwietnia 2010 r. nie stanowiły podróży służbowych w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. (nie mają więc zastosowania wprost przepisy powszechnie obowiązujące dotyczące zwrotu kosztów podróży służbowych), ale po tej dacie są one podróżami służbowymi (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców) i kierowcom przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego.

Analizując zaś przepisy rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.) oraz rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U. z 2013 r., poz. 167), Sąd Najwyższy sformułował następujące wnioski: - pojęcia „odpowiednie miejsce do spania” i „bezpłatny nocleg” nie mogą być utożsamiane (zamiennie traktowane), a wręcz odwrotnie - użycie różnych sformułowań w przepisach prawa oznacza, że są to różne pojęcia; - zasadniczo prawodawca odnosi pojęcie „noclegu” do usługi hotelarskiej (motelowej; pośrednio także do noclegu opłaconego w cenie karty okrętowej lub promowej), o czym świadczy nie tylko zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem hotelowym (za usługi hotelarskie), ale także wysokość ustalonych limitów; - usługa hotelarska obejmuje szerszy zakres świadczeń niż tylko udostępnienie „miejsca do spania”, w szczególności możliwość skorzystania z toalety, prysznicza, przygotowania gorących napojów itp., a także (ewentualnie) zapewnienie wyżywienia, co powoduje obniżenie diety; - brak przedstawienia rachunku za usługi

hotelarskie oznacza, że pracownik nie korzystał z hotelu (względ na racjonalnego prawodawcę, który to przewidział); wówczas zwrot kosztów noclegu zostaje ograniczony do 25% limitu stanowiącego ryczałt za koszty realnie ponoszone w czasie podróży, bez korzystania z usług hotelowych; - istota „ryczałtu” jako świadczenia kompensacyjnego (w tym wypadku przeznaczonego na pokrycie kosztów noclegu) polega na tym, że świadczenie wypłacane w takiej formie z założenia jest oderwane od rzeczywistego poniesienia kosztów i nie pokrywa w całości wszystkich wydatków z określonego tytułu (bo nie są one udokumentowane); w zależności od okoliczności konkretnego przypadku kwota ryczałtu - która jako uśredniona i ujednolicona ustalona jest przez prawodawcę - pokryje więc pracownikowi koszty noclegowe w wymiarze mniejszym albo większym niż faktycznie przez niego poniesione. Prowadzi to do ogólnego wniosku, że zapewnienie przez pracodawcę pracownikowi (kierowcy wykonującemu przewozy w międzynarodowym transporcie drogowym) odpowiedniego miejsca do spania w kabinie samochodu ciężarowego, czyli wyposażenie samochodu w odpowiednie urządzenia (leżankę, klimatyzację, ogrzewanie itp.) pozwala na wykorzystanie przez kierowcę w samochodzie dobowego (dziennego) odpoczynku, przy spełnieniu warunków określonych w art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/06; natomiast nie oznacza zapewnienia mu przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 2002 r. Taki stan rzeczy uprawnia pracownika do otrzymania od pracodawcy zwrotu kosztów noclegu co najmniej na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1 lub 2 tego rozporządzenia.

W kwestii wątpliwości skarżącej dotyczących zasadności wypłaty ryczałtów w kontekście art. 14 ustawy o czasie pracy kierowców, Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 7 października 2014 r., I PZP 3/14 (OSNP 2015 nr 4, poz. 47), będącej swoistym pokłosiem (dopełnieniem) uchwały z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, sprecyzował natomiast, że art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców jest o tyle korzystniejszy dla kierowców-pracowników, że zezwala tylko na dobowy (dzienny) odpoczynek w pojeździe, a tym samym nie zezwala na wykorzystanie w ten sposób wypoczynku tygodniowego. W każdym razie art. 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców nie dotyczy w żadnym zakresie świadczeń przysługujących kierowcom-pracownikom z tytułu podróży służbowych i nie może służyć w sposób

bezpośredni wykładni przepisów ustanawiających przesłanki tych świadczeń. W ustawie o czasie pracy uregulowano czas pracy kierowców, w tym w szczególności zasady korzystania z odpoczynku w pracy, nie uregulowano natomiast zasad przysługiwania należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem podróży służbowej, w odsyłając tym zakresie wyrażnie i wprost (w art. 21a) do art. 77⁵ § 3-5 k.p. Odesłanie do przepisów Kodeksu pracy (przepisów wykonawczych do Kodeksu pracy) nie zawiera żadnych ograniczeń czy modyfikacji ich stosowania względem kierowców, w szczególności odbywających wielokrotne podróże służbowe za granicę.

Odnosząc się z kolei do „rozbieżnego orzecznictwa w kwestii dopuszczalności ubiegania się przez kierowcę o roszczenia z tytułu ryczałtów noclegowych na podstawie § 9 ust. 4 Rozporządzenia MPiPS 2002, w sytuacji gdy pracownik obiektywnie otrzymał od pracodawcy z tytułu podróży służbowej wartości świadczeń miesięcznych w kwocie nie niższej niż minimalne przewidziane dla diet (23 zł/30 zł) oraz ryczałtów noclegowych (25% limitu), w ramach jednej wspólnej kwoty określonej jako „dieta” w sytuacji gdy obie strony umowy się w sposób dorozumiany na takie zasady i ich przestrzegały, pomimo iż zasada taka nie wynikała ze spisanych uregulowań wewnątrzzakładowych, lecz z przyjętej wieloletniej praktyki”, to jego założeniem jest - sprzeczne z wiążącymi Sąd Najwyższy w postępowaniu kasacyjnym ustaleniami faktycznymi Sądów *meriti* (art. 398¹³ § 2 k.p.c.) - stwierdzenie, że obie strony umowy się w sposób dorozumiany, że wypłacone należności, nazwane „dieta”, mają pokryć wszystkie koszty poniesione przez pracownika z tytułu podróży służbowej (w tym także koszty noclegów w formie ryczałtu). Co więcej, stwierdzenie to stoi w sprzeczności z całą filozofią skargi, skoro obowiązek wypłaty ryczałtu za noclegi jest w niej kwestionowany co do zasady. W sytuacji powoływania się na potrzebę wykładni przepisu prawa, należy natomiast przedstawić problem o charakterze prawnym, powstały na tle konkretnego przepisu prawa, mający charakter rzeczywisty w tym znaczeniu, że jego rozwiązanie stwarza realne i poważne trudności. Problem ten musi mieć jednocześnie charakter uniwersalny, przez co należy rozumieć, że jego rozwiązanie powinno służyć rozstrzygnięciu innych podobnych spraw. Jednocześnie, chodzi o problem, którego wyjaśnienie byłoby konieczne dla rozstrzygnięcia danej

sprawy, a więc pozostający w związku z podstawami skargi oraz z wiążącym Sąd Najwyższy, ustalonym przez sąd drugiej instancji, stanem faktycznym sprawy (art. 398¹³ § 2 k.p.c.), i także w związku z podstawą prawną stanowiącą podstawę wydania zaskarżonego wyroku. Musi więc ono pozostawać w związku ze sprawą (por. postanowienia Sądu Najwyższego: z dnia 21 maja 2013 r., IV CSK 53/13, LEX nr 1375467; z dnia 26 stycznia 2012 r., I PK 124/11, LEX nr 1215465; z dnia 23 marca 2012 r., II PK 284/11, LEX nr 1214575; z dnia 19 marca 2012 r., II PK 293/11, LEX nr 1214577; z dnia 24 lutego 2005 r., III PK 6/05, LEX nr 513003). W okolicznościach faktycznych sprawy, w której została wniesiona oceniana skarga kasacyjna, przedstawiony Sądowi Najwyższemu problem w oczywisty sposób nie mieści się zaś w zakresie dokonanych w tej sprawie ustaleń, a zatem nie pozostaje w związku ze sprawą.

Przechodząc do kwestii charakteru ryczałtu za nocleg (abstrakcyjny czy związany z realnie poniesionym kosztem), to w uzasadnieniu (w podsumowaniu wywodów) wielokrotnie powoływanej już uchwały z dnia 12 czerwca 2014 r., II PZP 1/14, zostało podkreślone, że istota „ryczałtu” jako świadczenia kompensacyjnego (w tym wypadku przeznaczonego na pokrycie kosztów noclegu) polega na tym, że świadczenie wypłacane w takiej formie jest z założenia oderwane od rzeczywistego poniesienia kosztów.

Podsumowując, Sąd Najwyższy jest zatem zdania, że treść powołanej uchwały oraz jej uzasadnienie, a także pozostałe wymienione wyżej orzeczenia (w szczególności uchwała Sądu Najwyższego z dnia 7 października 2014 r., I PZP 3/14 oraz wyrok tego Sądu z dnia 20 maja 2011 r., II UK 349/10) dają jednoznaczną odpowiedź na wszystkie pytania stawiane przez skarżącą w ramach powołanych w skardze kasacyjnej przesłanek przedsądu.

Kierując się przedstawionymi motywami, Sąd Najwyższy uznał, iż skarżąca nie wykazała potrzeby rozpoznania jej skargi kasacyjnej. Dlatego, na podstawie art. 398⁹ § 2 k.p.c., a w odniesieniu do kosztów postępowania kasacyjnego na mocy art. 98 § 3 k.p.c. w związku z art. 99 k.p.c. i § 11 ust. 1 w związku z § 12 ust. 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa

kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu, Sąd Najwyższy orzekł jak w sentencji.